Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8415**

16. Wahlperiode 05. 03. 2008

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Beratung der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksachen 16/6865 Nr. 1.19, 16/8360 –

Grünbuch
Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (inkl. 13278/07 ADD 1)

KOM (2007) 551 endg.; Ratsdok. 13278/07

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die EU-Kommission hat am 25. September 2007 das Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt" vorgelegt. Darin wird ausgeführt, dass 60 Prozent der EU-Bürgerinnen und -Bürger in Städten leben, in denen 85 Prozent des EU-Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet werden. 40 Prozent der straßenverkehrsbedingten CO_2-Emissionen und 70 Prozent der Luftschadstoffe entstünden in Städten, die zudem in hohem Maße von Verkehrslärm betroffen seien. Ein Drittel der tödlichen Verkehrsunfälle ereigne sich in Stadtgebieten. Zumeist seien Fußgänger und Radfahrer betroffen. Dies zeigt, dass es einen Handlungsbedarf gibt, um eine nachhaltigere Mobilität in den Städten zu erreichen.

Die klassische europäische Innenstadt, die in ihren Grundstrukturen meist schon im 19. Jahrhundert angelegt worden ist, kann den immer noch zunehmenden motorisierten Verkehr kaum noch bewältigen. Zahlreiche Gesundheits- und Umweltprobleme sind die Folge. Die europäische Ebene kann und muss einen Beitrag zur Senkung dieser Probleme leisten, mit denen die Städte allein überfordert sind. Dabei geht es vor allem um die europäische Harmonisierung von Standards und Normen und ihre Weiterentwicklung. Ihre Anwendung ist dabei allein Sache der Kommunen. Das kommunale Selbstbestimmungsrecht und das Subsidiaritätsprinzip müssen bei den europäischen Vorschlägen beachtet werden. Angesichts der Heterogenität der Städte und ihrer jeweiligen Probleme wäre es auch nicht zielführend, gleiche Maßnahmen und Instrumente für alle Städte anzuwenden. Es geht vielmehr darum, die Handlungsoptionen der Städte für eine nachhaltige Mobilität zu erweitern. Es sind Maßnahmen und Instru-

mente bekannt zu machen, zu entwickeln und zu fördern, mit denen die Verkehrsprobleme wirksam angegangen werden können.

Dies ist gerade vor dem Hintergrund der umweltpolitischen Herausforderungen, z. B. beim Klimaschutz, eine dringende Notwendigkeit. Will die Europäische Union ihr Klimaschutzziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 20 Prozent gegenüber 1990 erreichen, muss sie bei allen Emissionsquellen ansetzen, auch und gerade beim Verkehr. Zahlreiche europäische Städte haben durch eine verstärkte Förderung des Umweltverbunds aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrrad- und Fußverkehr und Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr (z. B. durch Parkraumbewirtschaftung) den Anteil der umweltfreundlich zurückgelegten Wege in den letzten Jahren deutlich steigern können. Wertvolle Anregungen für die Planung von städtischen Verkehrsräumen geben die Kommunen, die nach dem Konzept „shared space“ planen. Auf diesen Erfahrungen gilt es aufzubauen.

Die Vorschläge des Grünbuchs werden bis zum 15. März 2008 in einem Konsultationsverfahren den unterschiedlichen Stakeholdern zur Kommentierung vorgelegt. Im Herbst 2008 will die Europäische Kommission dann einen Aktionsplan vorlegen. Ein solcher Aktionsplan sollte die 2007 unter deutscher Ratspräsidentschaft verabschiedete Leipzig-Charta unterstützen, in der es heißt: „Unsere Städte müssen sich auch den Anforderungen anpassen, die sich aus dem drohenden Klimawandel ergeben.“

London, Stockholm und einige norwegische Städte haben eine Nutzerfinanzierung für die innerstädtischen Verkehrswege in Form einer Citymaut für den motorisierten Individualverkehr eingeführt und gleichzeitig die Alternativen ausgebaut. Der Erfolg ist, dass die Innenstädte um 20 bis 30 Prozent vom Autoverkehr entlastet worden sind. Staus, Lärm, Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle sind deutlich zurückgegangen. Auch der Wirtschaftsverkehr profitiert von einem flüssigeren Verkehr, indem z. B. Umläufe von Lieferfahrzeugen beschleunigt werden. Allerdings droht ein Flickenteppich an unterschiedlichen Citymaut-Systemen. Die fehlende europäische Harmonisierung für Plaketten, die zur Einfahrt in Umweltzonen berechtigen, führt heute dazu, dass jeder Mitgliedstaat und teilweise sogar jede Stadt eigene Lösungen verfolgt. Das darf sich nicht wiederholen. Es ist daher dringend notwendig, dass die Europäische Union in dieser Frage und bei der Citymaut auf eine Harmonisierung der Standards drängt. Möglich wäre sogar, einen auf dem europäischen Satellitensystem Galileo basierenden technisch offenen Standard zu schaffen, der die Erhebungskosten für eine Citymaut extrem senken würde. Für welche Städte eine Citymaut geeignet ist und für welche nicht, bleibt der kommunalen Entscheidungshoheit überlassen.

Eine solche technische Harmonisierung ist mittelfristig auch für intermodale intelligente Verkehrssysteme anzustreben. Schon heute leiten Navigationsdienste den Straßenverkehr in ganz Europa. Noch stärker standardisiert ist die Nutzung des Luftverkehrs weltweit. Wer sich hingegen über den öffentlichen Nahverkehr, Fahrradverleihsysteme oder Car Sharing in einer fremden Stadt informieren möchte, muss dies fast immer neu lernen. Eine Senkung der Transaktionskosten der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, z. B. durch ein europaweites Handy-Ticketing für den öffentlichen Verkehr als „Euro-Ticket“, und vergleichbare Standards bei der Barrierefreiheit und der Ausschilderung würden helfen, das Potenzial des ÖPNV stärker auszuschöpfen.

Neben der Verkehrsverlagerung sind verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen ein erfolgversprechender Weg für einen nachhaltigeren Verkehr. Bauvorhaben, die viel Verkehr erzeugen, sind daher bevorzugt an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs auszuweisen. Städtebauplanungen müssen unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgen und bedürfen immer einer Verkehrsfolgenabschätzung. Polyzentrale und dichte Strukturen sowie die Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitangebote in allen Stadt-

quartieren schaffen die Voraussetzungen für die „Stadt der kurzen Wege“. Für die soziale Teilhabe von Menschen, insbesondere denen, die sich kein Auto leisten können, ist die gute Erreichbarkeit von Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu allen Tages- und Nachtzeiten erforderlich. Grundsätzlich gilt es, vor Ort ein Leitbild der fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln. Der klassische liniengebundene ÖPNV ist durch flexiblere bedarfsorientierte Angebote und durch Car Sharing zu ergänzen nach dem Leitbild, den öffentlichen Verkehr privater und den privaten Verkehr öffentlicher zu machen.

Für die verträglichere Gestaltung des motorisierten Verkehrs gilt es insbesondere, die technischen Anforderungen an schadstoffarme, klimaverträglichere, leisere und sicherere Fahrzeuge zu verbessern. Die Implementierung ambitionierter Grenzwerte für Neufahrzeuge und immissionsbegrenzende EU-Regelungen, z. B. für Lärm und Luftschadstoffe sind hierbei als erfolgreiche Instrumente der Luftreinhaltung und Lärmsanierung voranzutreiben. Es sollte dabei geprüft werden, inwieweit Fahrzeuge, die speziell in Städten eingesetzt werden, wie Taxis, Busse, Entsorgungs- und Lieferfahrzeuge vorgezogene Abgas- und Lärmstandards erfüllen müssen.

Die Fortschritte in der Telematikentwicklung von Kraftfahrzeugen sind auch für das Geschwindigkeitsmanagement in Städten durch europaweite Standards zu setzen. Die Ermöglichung der Einführung intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzungen (Intelligent Speed Adaption) in Städten hat solche Fahrzeugstandards zur Voraussetzung. Diese Möglichkeiten sollten in die eSafety-Initiative der Europäischen Union aufgenommen werden. Die Harmonisierung von technischen Anforderungen bietet auch Kostensenkungspotenziale, z. B. bei der öffentlichen Beschaffung von Einsatzfahrzeugen, Bussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen.

Die erheblichen Finanzmittel, die im Rahmen von Strukturfonds und Forschungsvorhaben schon heute von der EU ausgereicht werden, müssen stärker gebündelt werden. Zu häufig sind in der Vergangenheit EU-Fördermittel für nachhaltige Mobilität nach Auslaufen der Förderung wirkungslos verpufft, weil die Verkehrspolitik der Städte die Ziele der EU-Projekte konterkarierte. Ihre Bewilligung muss an eine nachgewiesene integrierte kommunale Verkehrspolitik, die die Stärkung des Umweltverbunds zum Ziel hat, geknüpft sein. Ein fester Anteil der Summe von mindestens 10 Prozent muss dem Rad- und dem Fußverkehr zu Gute kommen. Das Europäische Parlament hatte zudem beschlossen, dass mindestens 40 Prozent Finanzmittel für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aus dem Kohäsions- und dem Strukturfonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn zweckgebunden verwendet werden sollen.

Für eine langfristig klimafreundliche Mobilität in den Städten, die zudem die Ölabhängigkeit des Verkehrs reduziert, sollte zudem ein technologisches Leuchtturmprojekt für Nullemissionsmobilität in Städten mit Elektrofahrzeugen, z. B. für Taxis und Lieferfahrzeuge, und eine Initiative „500 europäische Städte mit einem klimaneutralen ÖPNV“ gestartet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich im Europäischen Rat für einen ambitionierten Aktionsplan zur städtischen Mobilität einzusetzen, der die Handlungsoptionen der Städte für nachhaltige Mobilität erweitert und dabei insbesondere auch die Harmonisierungs- und Legislativvorschläge des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ aktiv unterstützt,
2. im Einklang mit den europäischen Klimazielen die Reduktion der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen in Städten um 20 Prozent bis 2020 und um 80 Prozent bis 2050 zu beschließen,

3. im Einklang mit der europäischen Charta für Verkehrssicherheit die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 anzustreben,
4. sich für die Internalisierung externer Kosten auch im Stadtverkehr einzusetzen,
5. sich für eine Stärkung des Rad- und des Fußverkehrs in Städten einzusetzen und bei von der EU geförderten Projekten mindestens 10 Prozent der Förderung für diese Verkehrsarten festzuschreiben,
6. dem Beschluss des Europäischen Parlaments folgend, mindestens 40 Prozent der für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehenden Kohäsions- und Strukturfondsmittel für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden,
7. harmonisierte technische Standards für die Erhebung einer Citymaut anzustreben und diesen Standard mit europäischen Forschungsmitteln als Open-Source-Projekt zu entwickeln,
8. harmonisierte technische Standards für intermodale intelligente Verkehrssysteme unter Einschluss der Angebote des öffentlichen Verkehrs, Fahrradverleihsystemen und Car Sharing („Euro-Ticket") zu fördern,
9. harmonisierte Höchstgeschwindigkeiten auf Straßen in Europa, insbesondere innerorts, zu beschließen und intelligente Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme in die europäische eSafety-Initiative aufzunehmen,
10. die Städte in ihren Bemühungen zu unterstützen, die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen zu senken, insbesondere durch Beschränkungen für Kraftfahrzeuge mit hohen Emissionen,
11. die Städte in ihren Bemühungen zu unterstützen, mit Verkehrlenkungsmaßnahmen die verkehrsbedingten Belastungen zu senken, beispielsweise durch Parkraumbewirtschaftung,
12. CO_2-Grenzwerte von 120 g/km ab 2012 und 80 g/km ab 2020 für Pkw ohne Anrechnung sonstiger Maßnahmen zu beschließen, um die Treibhausgasemissionen auch des städtischen Verkehrs zu senken,
13. sich schnell auf ambitionierte neue europäische Euro-Schadstoffnormen (Euro 6) zu einigen, um die Luftschadstoffemissionen auch des städtischen Verkehrs zu senken,
14. zu prüfen, ob für Stadtverkehrsfahrzeuge (Taxis, Busse, Entsorgungs- und Lieferfahrzeuge) vorgezogene Abgas- und Lärmstandards eingeführt werden können,
15. den Austausch guter Beispiele zwischen europäischen Städten zu unterstützen und dafür ein Netzwerk zu bilden,
16. die Bedingungen für eine umweltbewusste Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge zu verbessern und damit Kostensenkungspotenziale für die Kommunen zu heben,
17. ein europäisches technologisches Leuchtturmprojekt mit Modellversuchen mit elektrisch betriebenen Nullemissionsfahrzeugen in Städten und einer Initiative „500 europäische Städte mit einem klimaneutralen ÖPNV" zu starten.

Berlin, den 5. März 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333